



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Steuerverwaltung
Eigerstrasse 65
3003 Bern

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 31. Mai 2021

Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen.

Die SP Schweiz lehnt die Einführung einer Tonnagesteuer auf Hochseeschiffen in der Schweiz ab. Nach wie vor ist die verfassungsrechtliche Grundlage zur Einführung dieses Steuerprivilegs prekär. Die SP hatte das auch bei früheren Vorschlägen zur Einführung dieser alternativen Methode zur Ermittlung der Gewinnsteuer als Ablehnungsgrund hervorgehoben. Der Bundesrat ist zudem nicht in der Lage, die finanziellen Auswirkungen einer Tonnagesteuer zu beziffern. Gleichzeitig stellt er fest, dass «der zu erwartende volkswirtschaftliche Nutzen als eher gering» beurteilt werden müssen. Die Tonnagesteuer wäre freiwillig. Der relevante Branchendachverband Swiss Trading and Shipping Association (STSA) fordert eine deutliche Ausweitung und Aufweichung der vom Bundesrat vorgeschlagenen Kriterien für die Schweizer Tonnagesteuer und hält in seiner Stellungnahme vom 14. April 2021 zum Gesetzesentwurf fest: «En conclusion, une loi sur la taxe de tonnage dans sa forme actuelle aurait peu d'impact sur l'industrie du négoce de matière premières en Suisse et les activités de navigation associées et, sur la base des critères actuels (art. 73 et 74 de la loi sur la taxe au tonnage), **elle ne serait pas suivie par les entreprises membres de la STAS.** » Die Branche selbst lehnt also dieses auf Freiwilligkeit beruhende « Förderinstrument für die Seeschifffahrt» des Bundesrats ab.

Verfassungsrechtlich bestenfalls «vertretbar»

Was die Verfassungsgrundlage betrifft, bezieht sich der Bundesrat neuerdings auch auf ein Rechtsgutachten von Prof. Madeleine Simonek (Uni

Sozialdemokratische Partei
der Schweiz

Theaterplatz 4
Postfach · 3011 Bern

Telefon 031 329 69 69
Telefax 031 329 69 70

Zürich) über «**Die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Einführung einer Zweitliegenschaftssteuer als kantonale Sondersteuer**». Doch auch mit diesem (dritten) Gutachten und dieser Referenz kommt er zum Schluss, «dass es aus verfassungsrechtlicher Sicht Argumente für und gegen die Tonnagetax gibt» und dass vor diesem Hintergrund die Einführung einer Tonnagetax verfassungsrechtlich bestenfalls «vertretbar erscheint». Das ist uns als verfassungsrechtliche Grundlage zu schwach, um eine degressive Steuer einzuführen, die die Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit verletzt und die Privilegierung einer einzigen Transportbranche (z.B. gegenüber dem Land- oder Flugverkehr) fordert. Bei der Tonnagesteuer handelt es sich um eine (degressive) Pauschalbesteuerung. Mit der Tonnagetax soll ein Ersatz geschaffen werden für die im Rahmen der STAF abgeschafften Steuerstati. Sie würde Gewinnsteuersätze von einem bis zwei Prozent möglich machen. Das entspräche in gewissen Bereichen einer faktischen Nullbesteuerung und würde bei Rohstofffirmen, die auch im Rohstoffhandel tätig sind, zu Abgrenzungsproblemen führen zwischen dem Gewinn aus dem Betrieb von Seeschiffen einerseits (den man der Tonnagetax unterstellen könnte) und dem Gewinn aus den übrigen Aktivitäten andererseits (vor allem aus dem Rohstoffhandel), der nicht in den Geltungsbereich der Tonnagetax fallen würde. Dies – so anerkennt auch der Bundesrat – dürfte «naturgemäß ein gewisses Potential zur Steueroptimierung eröffnen, wobei die Grössenordnung dieses Effekts unklar ist». Nichtregierungsorganisationen wie Public Eye oder Alliance Sud sprechen hier klar von einem «Steuerschlupfloch für Rohstoffhandelsunternehmen». Im Rahmen der USR III hatte der Bundesrat die Einführung der Tonnagesteuer noch explizit aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken verworfen. Die SP Schweiz war ihm in dieser Beurteilung, die auch das Bundesamt für Justiz nach wie vor teilt, gefolgt. Die neue Beurteilung und Einschätzung dieser Einwände durch das EFD überzeugt uns nicht.

Keine unhinterfragte Förderung der Kreuzfahrtindustrie

Wie bereits erwähnt sind die volkswirtschaftlichen Auswirkungen nicht nachweisbar. Auch die Branche gibt sich äusserst kritisch. Vor diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage, ob sich der administrativ doch grosse Aufwand für die Einführung einer neuen Steuer überhaupt lohnt – vor allem auch angesichts der Risiken der Steueroptimierung durch Rohstoffunternehmen. In der Vernehmlassung zur URS III hatten sich nur 9 Kantone und die Stadt Genf (dort ist die Hälfte der Schifffahrtsunternehmen in der Schweiz angesiedelt) für die Einführung einer Tonnagesteuer ausgesprochen. Als fast schon widersprüchlich und unlogisch scheint uns die Haltung des Bundesrats, wenn er einerseits im Dezember 2016 entscheidet, die Hochseeschifffahrt sei für die Schweiz nicht mehr als versorgungspolitisch relevant einzustufen und deshalb die auslaufenden Bürgerschafts-Rahmenkredit nicht mehr erneuert, dann aber eine Tonnagetax einführen will, um die Hochseeschifffahrt in der

Schweiz zu fördern. Eine Förderung, die angesichts der Tatsache, dass die Schweizer Seeschifffahrt gemessen an der Tonnage ohnehin bereits auf Platz 4 innerhalb von Europa rangiert, offensichtlich nicht nötig ist. Denn die Branche profitiert bereits vom international höchst attraktiven Steuerumfeld in der Schweiz. Im Zuge der STAF haben die Kantone ihre Gewinnsteuersätze gesenkt, was auch den Seeschifffahrtunternehmen entgegengekommen ist. Weshalb nun eine zusätzliche Entlastung und Subventionierung für die Branche gewährt werden soll, will uns nicht einleuchten. Zumal von dieser Privilegierung auch die Kreuzfahrtindustrie profitieren soll, was doch wichtige Fragen der Nachhaltigkeit in mehrfacher Hinsicht aufwirft, auf die der Bundesrat in keiner Art und Weise eingeht. Auch dies ist ein Grund, die Vorlage abzulehnen. Zumal die Gewerkschaften zu Recht monieren, dass mit der Tonnagesteuer auch kein Nutzen für die Arbeitnehmendenrechte resultiert. So findet die Abwanderung der Seeschifffahrtunternehmen nach wie vor in Billigflaggenländer statt und nicht in europäische Länder, trotz deren Tonnagesteuer. Die einzuführende Besteuerung hängt nicht an der Schweizer Beflaggung. Es würden alle Reedereien mit Sitz in der Schweiz profitieren, auch solche ohne Schiffe unter Schweizer Flagge. Diese grosszügigen Steuersubventionen für alle Schifffahrts-Unternehmen ohne erkennbaren Nutzen für die Arbeitnehmenden lehnt die SP ab.

Mit freundlichen Grüssen.

Sozialdemokratische Partei der Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Luciano Ferrari
Leiter Politische Abteilung